

PENGARUH PENGGABUNGAN LIBUR LEBARAN DAN SEKOLAH TERHADAP JUMLAH PEMUDIK LEBARAN TAHUN 2014

IMPACT OF SCHOOL AND EID HOLIDAYS TO NUMBER OF PEMUDIK IN YEAR 2014

Herawati

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
[email: herawati0410@dephub.go.id](mailto:herawati0410@dephub.go.id)

Diterima: 5 Mei 2014, Revisi 1: 23 Mei 2014, Revisi 2: 10 Juni 2014, Disetujui: 20 Juni 2014

ABSTRAK

Kementerian Perhubungan sebagai koordinator penyelenggara pelaksanaan angkutan lebaran selalu melakukan antisipasi terhadap peningkatan jumlah penumpang yang hampir 50% jika dibandingkan dengan hari normal. Pendekatan yang dilakukan selama ini berupa *travel supply management* dengan menyediakan sarana dan prasarana di sektor transportasi. Namun pendekatan tersebut belum merupakan solusi yang tepat. Untuk itu perlu dilakukan pendekatan lain berupa *travel demand management* seperti penggabungan libur lebaran dan libur anak sekolah sehingga dengan adanya libur yang panjang memberikan peluang untuk mudik lebih awal H-7 dan balik setelah H+7. Untuk itu perlu kajian lebih lanjut terhadap dampak dengan adanya penggabungan libur sekolah dan libur lebaran tersebut. Analisis yang digunakan dalam kajian ini berupa analisis deskriptif kuantitatif dan analisis regresi linear. Analisis deskriptif kuantitatif dilakukan untuk melihat dampak penggabungan hari libur berdasarkan respon masyarakat dan pekerjaan masyarakat. Sedangkan analisis regresi dilakukan untuk mengetahui hubungan panjang libur dan jumlah pemudik. Dari hasil analisis diperoleh bahwa berdasarkan respon masyarakat, terjadi penurunan jumlah pemudik sebesar 22% adanya penggabungan libur lebaran dan libur sekolah. Berdasarkan pekerjaan, terdapat 18.5% masyarakat pemudik yang memiliki pekerjaan ibu rumah tangga dan pelajar atau berdampak pada pengurangan 4.359.176 pemudik. Sedangkan penurunan jumlah pemudik 19% atau 4.476.992 pemudik akan terjadi bila penggabungan libur apabila dilihat dari keterhubungan antara jumlah hari libur dan jumlah pemudik. Sehingga penurunan rata-rata apa dilakukan penggabungan hari libur adalah sebesar 19,8% atau 4.665.496 jumlah pemudik. Meskipun jumlah tersebut tidak begitu signifikan namun dampak lain seperti kecelakaan dapat dikurangi.

Kata kunci: jumlah pemudik, libur sekolah dan libur lebaran

ABSTRACT

Ministry of Transportation as the coordinator of the Eid implementation organizer always anticipate an increase in the number of passengers that nearly 50% compared to a normal day. The action to solve these problem is *travel supply management approach* by providing facilities and infrastructure in the transport sector. However, these approaches have not the right solution. It is necessary for looking the other approaches such as a *travel demand management approach* by the merge of the Eid and school holidays so that children with long holidays provide opportunities for going home early H-7 and back after H + 7. For that we need further study the impact with the merger of school holidays and Eid holiday. The analysis used in this study are of quantitative descriptive analysis and linear regression analysis. Quantitative descriptive analysis was done to see the impact of the merger of the holiday based on the response of society and community work. While regression analysis was conducted to determine the relationship long holidays and the number of travelers. From the results of the analysis showed that the response by the public, there is a decrease by 22% the number of travelers the merger of the Eid holidays and school holidays. Based on the job, there are 18.5% of travelers who have jobs housewives and students or impact on the

reduction of 4,359,176 travelers. While the 19% decrease in the number of travelers or travelers 4,476,992 will happen when merging off when seen from the relationship between the number of days and number of travelers. So that the average reduction was done merger holiday amounted to 19.8% or 4,665,496 the number of travelers. Although the amount is not so significant, but other effects such as accidents can be reduced.

Keywords: *the number of travelers, school holiday and eid holidays.*

PENDAHULUAN

Fenomena mudik lebaran atau pulang kampung menjelang lebaran telah menjadi tradisi tahunan yang berlangsung lama dalam budaya masyarakat Indonesia. Perjalanan pulang kampung secara massif dan bersamaan ini dengan menggunakan berbagai pilihan moda transportasi. Kondisi tersebut dapat menimbulkan permasalahan karena terjadi peningkatan dan akumulasi volume arus orang dan barang yang luar biasa besar jauh di atas volume dan intensitas normal. Sementara daya dukung dan kapasitas jaringan transportasi tidak dapat menahan laju pertumbuhan volume tersebut.

Akibat yang ditimbulkan adalah terjadi kemacetan dan stagnasi dalam skala yang luar biasa hampir di semua simpul dan jaringan transportasi. Apabila dibiarkan, arus mudik dan arus balik menimbulkan dampak negatif yang besar dalam penyelenggaraan transportasi. Bahkan kegiatan ini sempat dianggap sebagai bencana nasional dikarenakan tingginya jumlah korban jiwa selama aktivitas angkutan lebaran.

Berbagai upaya telah dan terus dilakukan oleh pemerintah untuk memperbaiki kualitas pelayanan transportasi selama angkutan lebaran, dari penyediaan dan perbaikan infrastruktur seperti jalan dan jembatan, fasilitas pendukung seperti tempat istirahat (*rest area*), upaya pengalihan moda angkutan, manajemen lalu lintas, penyediaan dan penambahan kendaraan umum dan lain sebagainya, namun hal tersebut tidaklah optimal apabila penyelenggaraanya tidak diawali dengan perencanaan yang baik dalam memprediksi fluktuasi pergerakan arus angkutan lebaran, moda yang digunakan serta persebarannya. Oleh karena itu, sebagai persiapan antisipasi angkutan lebaran pada waktu yang akan datang.

Salah satu yang menarik perhatian pada tahun 2014 yaitu libur sekolah dan libur tahun lebaran yang hampir bersamaan. Menurut kalender pendidikan dari Kemendiknas di peroleh informasi bahwa libur sekolah semester II dimulai pada tanggal 22 Juni 2014 hingga tanggal 13 Juli 2014. Setelah libur,

murid-murid kembali melakukan aktivitas sekolah selama seminggu dan kemudian libur kembali untuk perayaan hari lebaran. Berdasarkan informasi tersebut, perlu dilakukan analisis terhadap pengaruh pergerakan pemudik pada tahun 2014. Penggabungan libur lebaran dan libur sekolah memberikan peluang bagi anak sekolah untuk mudik terlebih dahulu. Selain mengurangi kemacetan dan kepadatan pada saat mudik lebaran, biaya transportasi lebih murah karena harga tiket diluar H-7 dan H+7 hari lebaran lebih murah.

Permasalahan yang ada pada kajian ini adalah peningkatan volume lalu lintas pada saat libur sekolah dan libur lebaran, apakah alasan masyarakat memulai mudik, karakteristik pekerjaan apasaja yang memungkinkan untuk mudik lebih awal, bagaimana dampak penggabungan hari libur lebaran dan sekolah terhadap jumlah pemudik.

Tujuan kajian adalah menemukaenali dampak penurunan lonjakan penumpang apabila dilakukan pemunduran waktu libur sekolah yang dilanjutkan dengan libur lebaran.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Fenomena Mudik Lebaran

Menurut Wirabrata (2014) bahwa fenomena pulang kampung atau mudik sebelum lebaran dan kembali (balik) setelah lebaran adalah peristiwa besar yang mengiringi payaan bagi umat islam selain itu digunakan sebagai kesempatan bagi agama lain untuk liburan bersama keluarga. Untuk mengantisipasi kemacetan yang terjadi pada musim mudik tersebut, diperlukan suatu pengembangan inovasi dan pemanfaatan sumber daya dalam rangka penyediaan infrastruktur sistem transportasi. Pemerintah sebagai regulator telah mengeluarkan kebijakan baik yang bersifat jangka panjang maupun bersifat responsif untuk menekan kepadatan arus mudik. Dukungan infrastruktur transportasi banyak diberikan pemerintah, perbaikan prasarana dan penambahan sarana transportasi tetapi masih saja terjadi kepadatan.

Untuk itu pemerintah harus mempertimbangkan penyediaan moda transportasi yang dapat mengurai kemacetan yang tidak hanya bertumpu pada moda angkutan jalan.

Hasil laporan monitoring dan evaluasi pelaksanaan angkutan lebaran oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan (2013) bahwa terjadi peningkatan jumlah penumpang setiap tahun. Data berikut menunjukkan peningkatan setiap tahunnya.

Tabel 1. Jumlah Pemudik H-7 s.d H+7

No	Moda	Total pemudik
1	2010	8,223,604
2	2011	7,460,024
3	2012	5,719,615
4	2013	23,733,198

Sumber: Laporan Monev Balitbang (2013)

Selain itu, dari hasil prediksi jumlah pemudik pada tahun 2014 yang dilakukan pada tahun 2013 oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan bahwa jumlah pemudik di 12 wilayah aglomerasi tahun 2014 mengalami peningkatan sebesar 6,99% dibandingkan tahun 2013 atau dari sejumlah 25,599,014 orang pada tahun 2013 bertambah menjadi sebesar 27,894,914 orang pada tahun 2104. Peningkatan pemudik ini terjadi seiring dengan laju pertumbuhan penduduk yang semakin tahun semakin meningkat dan adanya kemungkinan peningkatan laju urbanisasi menuju 12 wilayah aglomerasi tersebut. 12 wilayah aglomerasi tersebut adalah Mebidangro (Sumatera Utara), Bandar Lampung (Lampung), Serang dan Cilegon (Banten), Jabodetabek (DKI Jakarta), Bandung Raya (Jawa Barat), Kedungsepur (Jawa Tengah), Jogmantul (DI Yogyakarta), Gerbang Kertasusila (Jawa Timur), Banjarmasin (Kalimantan Selatan), Balikpapan dan Samarinda (Kalimantan Timur), Maminasata (Sulawesi Selatan) dan Sarbagita (Bali).

B. Travel Demand Management

Transportation Demand Management (TDM) yang juga dikenal dengan sebutan *mobility management* meliputi semua metode yang dapat meningkatkan pemanfaatan fasilitas dan sarana transportasi yang telah ada dengan lebih efisien dengan mengatur atau meminimalisasi pemanfaatan kendaraan bermotor dengan mempengaruhi perilaku perjalanan yang meliputi: frekuensi, tujuan, moda dan waktu perjalanan (Tanariboon (1992). Penerapan TDM dalam proses perencanaan dan

pelaksanaan jangka panjang dapat memiliki dampak yang signifikan pada tujuan mengatasi mobilitas dan aksesibilitas kebijakan untuk daerah. mobilitas dapat dianggap kemampuan bagi pengguna sistem transportasi untuk dalam melakukan manuver dan memanfaatkan dari berbagai komponen tanpa hambatan. Aksesibilitas Istilah kemudian dapat dianggap sebagai kemampuan pengguna untuk mendapatkan akses ke berbagai tujuan di kawasan ini dengan menggunakan sistem transportasi, baik itu jalan raya, angkutan, sepeda, atau berjalan. Pada akhirnya, hal ini merupakan akses ke hal-hal yang kita butuhkan untuk hidup, bahkan tanpa perlu melakukan perjalanan (<http://www.ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop12035/chap3.htm>).

Broaddus A, Menon G, and Litman Todd (2009) menguraikan konsep TDM yang harus berjalan bersamaan yaitu *push and pull policy* dan naikan *supply* dan turunkan *demand*. *Push and pull policy* merupakan konsep yang mendorong masyarakat tidak secara langsung meninggalkan kendaraan pribadi dengan adanya strategi-strategi TDM seperti mulai dipersulitnya ruang gerak dan kenyamanan bagi pengguna kendaraan pribadi. Setelah itu didorong secara tidak langsung untuk beralih menggunakan angkutan umum dengan tingkat pelayanan yang jauh lebih baik tentunya. Maka perbaikan layanan angkutan umum merupakan kunci keberhasilan dari konsep ini. Konsep yang kedua adalah menaikkan *supply* dan turunkan *demand*. Konsep ini merupakan konsep yang baik untuk dikembangkan sebagai upaya pemecahan masalah kemacetan di kota besar. Namun dibutuhkan kesadaran dan peran serta dari masyarakat untuk tidak terlalu tergantung dengan penggunaan kendaraan pribadi, dan tentu saja harus diimbangi dengan berbagai upaya pemerintah dalam penyediaan layanan angkutan umum yang lebih baik, memadai, tarif yang terjangkau dan selalu mengedepankan aspek keselamatan, kenyamanan, keamanan, aksesibilitas dan ketepatan waktu sehingga konsep ini dapat berjalan dengan baik.

Strategi-strategi yang biasa diterapkan dalam TDM adalah waktu jam kerja yang fleksibel, alternatif waktu kerja, mempersingkat waktu kerja seperti 5 hari kerja atau 4 hari kerja dimana hari libur dapat dipilih oleh karyawan, pemanfaatan teknologi untuk mengurangi jumlah perjalanan seperti *online shop*, *distance learning* dll, *ride sharing/carpooling*,

vanpooling, bersepeda, jalan, park and ride lot dan car sharing. (https://www.mdt.mt.gov/pubinvolve/hamilton/docs/final_chap7.pdf)

Beberapa strategi tersebut, 2 strategi merupakan pengaturan kebutuhan transportasi yang berhubungan dengan waktu yaitu jam kerja fleksibel dan alternatif waktu kerja. Kedua strategi tersebut sangat erat kaitannya dengan studi ini yang menawarkan waktu yang lebih panjang untuk memulai perjalanan mudik lebaran. Fleksibilitas waktu kerja memungkinkan pengguna jalan untuk memilih waktu memulai perjalanan untuk menghindari kemacetan sehingga jam puncak dan terurai. Menurut Willson R dan Shirazi W (1991) *flex-time* merupakan salah satu strategi dari TDM yang tidak mempertimbangkan perubahan moda perjalanan tetapi mengubah waktu atau jumlah perjalanan. Strategi ini memerlukan kehati-hatian karena dampaknya mungkin hanya mengurangi volume pada periode puncak tetapi memberikan tidak memberikan kontribusi terhadap pengurangan polusi udara dan penghematan BBM.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode pengumpulan data survei angkutan lebaran dalam bentuk wawancara rumah tangga (*home interview*) untuk mendapatkan informasi jumlah pemudik (orang yang melakukan perjalanan pada saat periode lebaran) dan pola pergerakan yaitu asal tujuan pemudik, karakteristik perjalanan, dan moda transportasi yang digunakan saat periode lebaran. Dalam pelaksanaan survei tahun 2014, dimasukan juga pertanyaan mengenai persepsi atau pendapat masyarakat tentang rencana penyatuan libur sekolah dengan libur lebaran.

Lokasi survei dilaksanakan di 12 propinsi pada wilayah aglomerasi yang dianggap memiliki potensi besar sebagai pusat bangkitan perjalanan saat lebaran. Adapun lokasi 12 wilayah aglomerasi adalah Mebidangro (Sumatera Utara), Bandar Lampung (Lampung), Serang dan Cilegon (Banten), Jabodetabek (DKI Jakarta), Bandung Raya (Jawa Barat), Kedungsepur (Jawa Tengah), Jogmantul (DI Yogyakarta), Gerbang Kertasusila (Jawa Timur), Banjarmasin (Kalimantan Selatan), Balikpapan dan Samarinda (Kalimantan Timur), Maminasata (Sulawesi Selatan) dan Sarbagita (Bali). Adapun Jumlah responden yang di wawancarai sebanyak 15.000 kepala keluarga di 12 wilayah aglomerasi yang mewakili populasi sebanyak 72,912,975 jiwa.

Metode analisis yang digunakan berupa deskriptif kuantitatif dan *regresi linear*. Modal persamaan regresi linear sederhana menurut Sugiarti R (2009), adalah

$$Y = r + SX + v \quad (\text{model populasi})$$

$$Y = a + bX + e \quad (\text{model sampel})$$

a dan b adalah *estimate value* untuk r dan s

a adalah kontanta, secara grafik menunjukkan intersep

b adalah koefisien regresi yang menunjukkan besarnya pengaruh X terhadap Y, secara grafik menunjukkan *slope* (kemiringan garis regresi).

Jika data hasil observasi terhadap sampel acak berukuran n telah tersedia, maka untuk mendapatkan persamaan regresi $Y = a + bX$, perlu dihitung a dan b dengan metode kuadrat kekeliruan terkecil (*least square error methods*).

$$b = \frac{n \sum_{i=1}^n X_i Y_i - \sum_{i=1}^n X_i \sum_{i=1}^n Y_i}{n \sum_{i=1}^n X_i^2 - \left(\sum_{i=1}^n X_i \right)^2} ; \quad a = \bar{Y} - b\bar{X}$$

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebutuhan transportasi terutama pada saat puncak seperti lebaran, natal, tahun baru dan liburan sekolah sangat tinggi karena terjadi peningkatan dan akumulasi volume arus orang dan barang yang luar biasa besar jauh di atas volume dan intensitas normal. Kepadatan dan derajat kejenuhan jaringan transportasi terjadi dalam skala yang luar biasa. Namun demikian kapasitas dan daya dukung transportasi tidak mungkin didesain sesuai dengan permintaan transportasi pada saat liburan yang terjadi dalam waktu relatif sangat sempit. Sehingga terjadi “*bottle-neck*” hampir di semua simpul transportasi.

1. Peningkatan volume lalu lintas pada libur sekolah dan libur lebaran

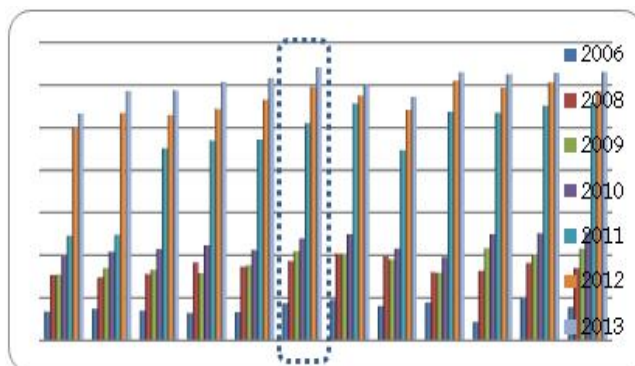
a. Data Lonjakan Penumpang pada hari libur sekolah

Memasuki liburan sekolah anak, berbagai pusat belanja, hiburan, dan rekreasi, menggelar program menarik untuk mengisi kegiatan liburan sekolah anak. Berbagai

paket liburan pun turut ditawarkan. Mengingat ini saat yang tepat untuk membahagiakan buah hati tercinta dengan memberikan pengalaman liburan yang mengesankan di tempat-tempat menarik seperti Pulau Dewata Bali dan pulau-pulau menarik lainnya baik dalam dan luar negeri seperti Singapura dan Malaysia.

Kondisi tersebut menyebabkan terjadi lonjakan penumpang setiap simpul transportasi seperti bandara, stasiun, terminal dan pelabuhan. Tidak hanya disimpul, diruas jalan pun seringkali terjadi kemacetan pada ruas jalan tertentu khususnya ruas menuju tempat wisata tersebut. Kemacetan tersebut tidak hanya diwarnai oleh angkutan pribadi tetapi ditambah dengan banyaknya bus-bus pariwisata yang mengangkut para kelompok-kelompok pelajar yang melakukan *touring*.

Kemacetan pada ruas jalan sering terjadi pada libur sekolah karena peningkatan volume lalu lintas pada musim liburan seperti peningkatan volume di Tol Cikampek. Berdasarkan data dari PT Jasa Marga Persero di peroleh data volume lalu lintas 5 tahun terakhir pada periode bulanan seperti gambar 1.



Sumber: PT. Jasa Marga Persero

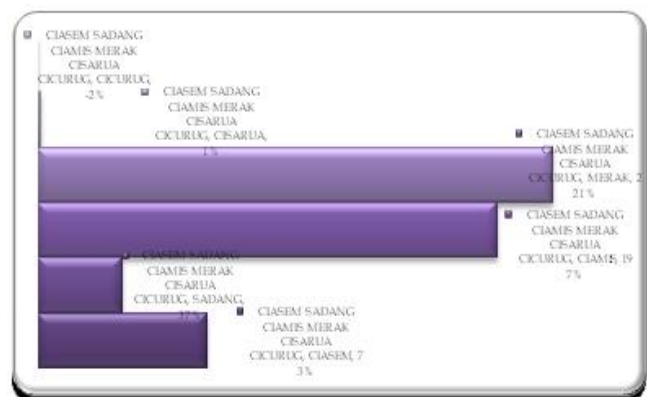
Gambar 1. Volume Lalu Lintas Tol Cikampek

Rata-rata volume lalu lintas harian di Tol Cikampek dalam periodik bulanan adalah: 542,903 kendaraan. Libur sekolah semester genap pada tahun 2012 berdasarkan kalender pendidikan terjadi pada tanggal 18 Juni hingga 14 Juli. Pada bulan tersebut, menurut data dari PT Jasa Marga Cabang Tol Cikampek terjadi peningkatan volume lalu lintas sebesar 3% jika dibandingkan

dengan rata-rata volume lalu lintas periodik bulanan atau peningkatan sebesar 5% pada bulan Juni dan 1% pada bulan Juli. Volume lalu lintas bulan Juni juga mengalami peningkatan sebesar 2,2% jika dibandingkan volume lalu lintas pada bulan Mei dan mengalami penurunan pada bulan Juli sebesar 3,8%. Data tersebut memberikan penjelasan bahwa pada musim libur,antisipasi terhadap meningkatnya pergerakan di jalan perlu segera diantisipasi sebelum libur sekolah.

b. Data Perbandingan Volume Lalu Lintas Libur Lebaran dan Hari Normal

Berbeda dengan libur sekolah yang dilaksanakan setiap akhir semester pada tahun ajaran, mudik yang merupakan suatu tradisi di kala lebaran juga membangkitkan perjalanan dengan adanya jutaan masyarakat Indonesia yang merantau berbongong-bongong pulang kampung. Dampak dari libur lebaran ini lebih besar jika dibandingkan dengan libur sekolah. Oleh karena itu, peristiwa lebaran selalu membutuhkan jasa angkutan yang cukup besar baik melalui darat, laut dan udara. Lonjakan penumpang pada musim libur lebaran ini dapat dilihat dari data pencatatan volume lalu lintas harian yang dibandingkan dengan kondisi normal. Pencatatan dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat pada 6 titik kemacetan pada saat mudik lebaran menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan yaitu sebesar 118% jika dibandingkan dengan hari normal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 2.



Sumber: Data Ditjen Perhubungan Darat

Gambar 2. Perbandingan Volume Lalu Lintas Normal dan Libur Lebaran

2. Alasan Masyarakat Memulai Mudik Lebaran

Alasan masyarakat mulai mudik lebaran untuk mendapatkan gambaran alasan masyarakat memulai mudik lebarannya. Data tersebut sangat berguna bagi penyusun kebijakan dalam menentukan strategi-strategi yang perlu diterapkan sebagai upaya pengurangan jumlah pemudik lebaran di H-7. Berdasarkan hasil survai, pada setiap responden dalam menentukan waktu keberangkatan mudik didasarkan dengan alasan-alasan, gambar 3.



Sumber: Olah Data 2014

Gambar 3. Grafik Alasan Koresponden Memulai Mudik

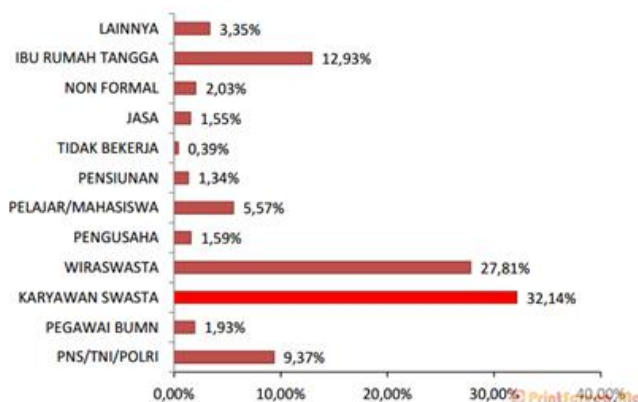
Gambar 3 menunjukkan bahwa 56% atau 16.621.162 responden mengatakan bahwa alasan memulai berangkat mudik adalah untuk menghindari macet. Sedangkan 21% atau 6.867.932 responden mengatakan bahwa akan memulai mudik jika orang tua sudah libur bekerja. Dan untuk prosentase 10% adalah alasan menunggu THR, menunggu anak liburan dan biaya perjalanan murah. Masyarakat yang memulai mudik dengan alasan menghindari kemacetan biasanya dilakukan pada rentang jarak H-7 hingga H-3 atau sebelum puncak mudik berdasarkan prediksi yang dikeluarkan oleh kementerian Perhubungan. Namun alasan tersebut tidak menjadi jaminan bagi masyarakat untuk memulai mudik terutama bagi mereka yang bekerja sebagai pegawai swasta dan pegawai negeri sipil. Kedua jenis pekerjaan tersebut, biasanya memulai libur tergantung dari waktu libur/cuti bersama dan biasanya terjadi pada H-2 atau H-1 menjelang hari H lebaran.

3. Dampak penggabungan Libur Lebaran dan libur Sekolah

- Berdasarkan karakteristik pekerjaan masyarakat

Dari hasil survai tersebut diperoleh informasi karakteristik responden menurut pekerjaan. Pekerjaan tersebut dikelompokkan dalam 13 pekerjaan yaitu PNS/TNI/POLRI, pegawai BUMN, pegawai swasta, pengusaha, pelajar/mahasiswa, pensiunan, ibu rumah tangga, tidak bekerja, jasa, non formal dan lainnya.

Pemudik yang memiliki pekerjaan sebagai pegawai swasta merupakan tertinggi diantara ke 13 kelompok pekerjaan. Sedangkan kelompok pekerjaan pelajar/mahasiswa hanya 5,5%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.



Sumber: Studi Survei Angkutan Lebaran Tahun 2014

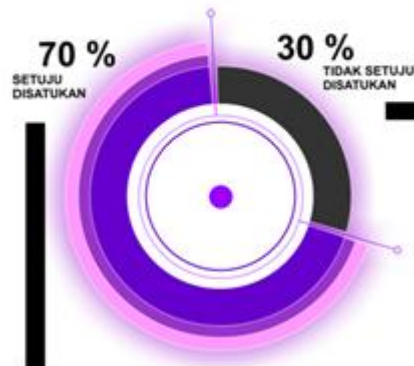
Gambar 4. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan Pemudi 2013

Apabila dilakukan penggabungan libur lebaran dan libur sekolah maka kategori pekerjaan yang memungkinkan dapat mengurangi jumlah pemudik pada H-7 s.d H+7 adalah pekerjaan pelajar dan ibu rumah tangga. Dengan adanya libur awal sekitar 2 minggu sebelum pelaksanaan lebaran, para pelajar/mahasiswa dapat memanfaatkan awal libur sekolah tersebut untuk berlibur di kampung halaman. Selain untuk menghindari kemacetan, harga tiket pun cenderung lebih murah jika dibandingkan dengan harga tiket apabila keberangkatannya mendekati hari H lebaran. Pekerjaan ibu rumah tangga juga akan memungkinkan untuk memilih mudik lebih awal untuk menemani anaknya. Sehingga apabila dua kategori pekerjaan tersebut mudik lebih awal maka akan terjadi penurunan sebesar 18,5%.

- Berdasarkan persepsi masyarakat

Berdasarkan hasil survai pada gambar 5 sebanyak 70% responden menyatakan

“setuju” dengan rencana penyatuan libur sekolah dan libur lebaran, sedangkan 30% responden menyatakan “tidak setuju” dengan rencana tersebut. Adapun alasan mengenai persepsi para responden, dapat dilihat gambar 6 dan gambar 7.

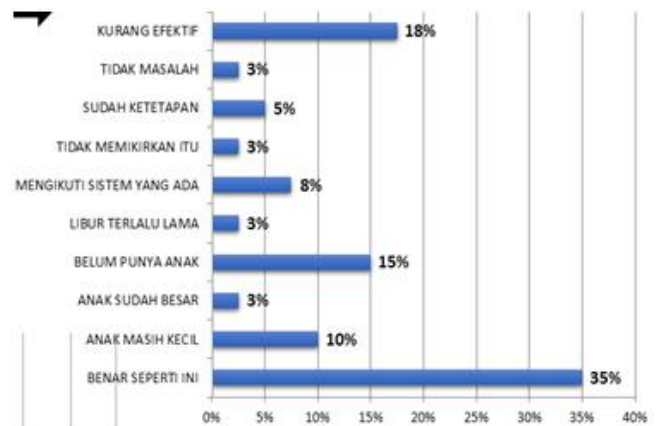


Sumber: Olah Data 2014

Gambar 5. Diagram dan Grafik Persepsi Koresponden terhadap Penyatuan Libur Sekolah dan Libur Lebaran

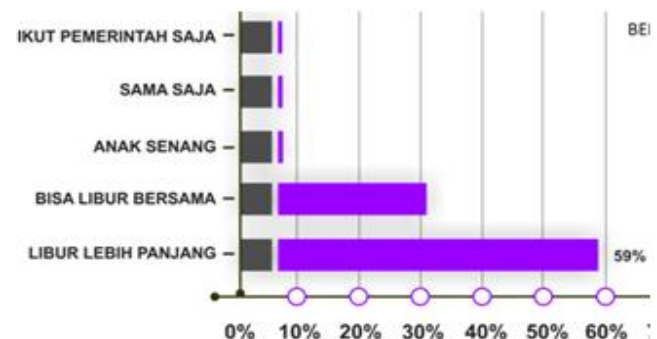
Gambar 6 dan 7 menggambarkan tentang persepsi masyarakat terhadap rencana penyatuan libur sekolah dan libur lebaran berikut disertakan alasan mengenai persepsi tersebut. Dari total responden yang menyatakan “setuju” sebagian besar beralasan bahwa dengan begitu libur menjadi lebih panjang (70%). Hal ini lebih dianggap menguntungkan dalam hal peruntukan waktu libur anak sekolah. Sedangkan bagi responden yang menyatakan “tidak setuju”, sebanyak 30% menyatakan “benar seperti ini”. Sesuai dengan rencana kalender pendidikan yang ada.

Namun dari 70% pemudik yang menyatakan setuju dengan adanya penggabungan libur tersebut,



Sumber: Olah Data 2014

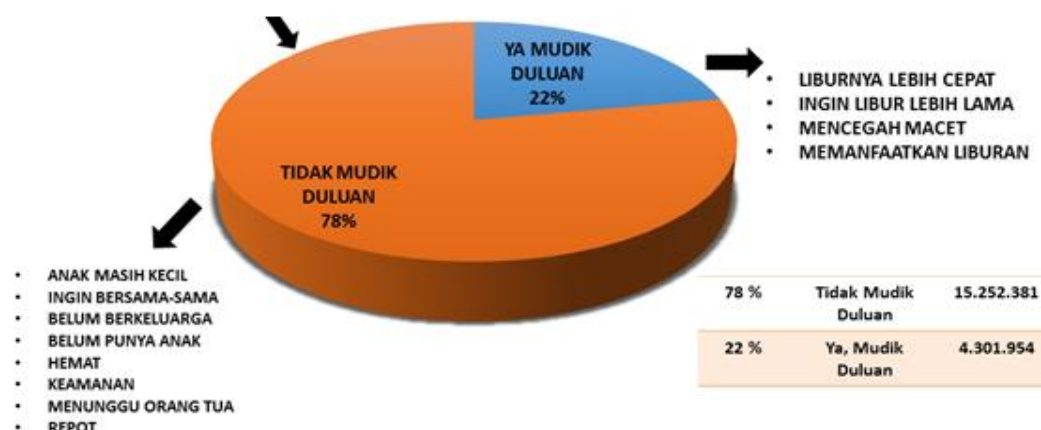
Gambar 6. Alasan Responden Tidak Setuju



Sumber: Olah Data 2014

Gambar 7. Alasan Responden Setuju

hanya sebanyak 22% responden memutuskan untuk memberangkatkan anaknya terlebih dahulu untuk mudik dengan alasan “liburnya lebih cepat”, sehingga tidak membuang-buang waktu untuk melaksanakan mudik bagi anaknya masing-masing. Sedangkan sisanya sebanyak 78% responden menyatakan untuk “tidak” memberangkatkan anaknya terlebih dahulu untuk mudik, dengan alasan, sebagai berikut. Penyebab tidak dapat memberangkatkan anak untuk mudik duluan adalah anak masih kecil, ingin mudik bareng, anak belum berkeluarga, dan menunggu orang tua.



Gambar 8. Alasan Responden yang “Tidak Memberangkatkan Anaknya Terlebih Dahulu untuk Mudik”

- c. Berdasarkan Data *Time Series* Jumlah pemudik selama 5 tahun terakhir

Total jumlah pemudik untuk semua angkutan lebaran (sepeda motor, mobil pribadi, bus, kereta api, penyeberangan, laut dan udara) tidak termasuk angkutan mudik gratis sejak tahun 2010 hingga tahun 2013 sebenarnya terus mengalami penurunan. Jumlah penumpang pada tahun 2013 adalah sebanyak 23.733.198 penumpang atau turun sebesar 7,72% dan pada tahun 2012 juga mengalami penurunan sebesar 6,34%. Data tersebut menggambarkan adanya hubungan linear antara jumlah penumpang dengan jumlah hari libur.

Tabel 3. Hubungan Jumlah Penumpang dan Jumlah Hari Libur Lebaran

Tahun	Jumlah Hari Libur	Jumlah Penumpang	Persentase
2010	5	28,223,604	
2011	6	27,460,024	(2.71)
2012	7	25,719,615	(6.34)
2013	10	23,733,198	(7.72)

Sumber: Olah data 2014

Liburan lebaran biasanya diberlakukan 2 atau 3 hari sebelum dan setelah lebaran. Libur lebaran

berdasarkan hasil analisis *regresi linear* sederhana diperoleh persamaan sebagai berikut

$$\text{Persamaan } Y = -907688.43x + 32640000$$

Keterangan:

Y = Jumlah Penumpang

X = Jumlah hari libur

Persamaan tersebut dapat digunakan untuk menghitung jumlah penumpang pemudik lebaran H-7 s.d H+7 pada tahun 2014 mendatang. Tabel 4 menunjukkan hasil persamaan 1 tersebut.

Tabel 4. Hubungan Jumlah Hari Libur Terhadap Jumlah Penumpang Angkutan Lebaran

Tahun	Jumlah Hari Libur	Jumlah Penumpang	Prediksi Jumlah Penumpang	Persentase
2010	5	28,223,604	28,101,558	
2011	6	27,460,024	27,193,869	-3 %
2012	7	25,719,615	26,286,181	-3 %
2013	10	23,733,198	23,563,116	-10 %
2014	15	-	19,024,674	-19 %

Sumber: Olah data 2014

Panjangnya libur menjelang lebaran tahun 2014 memberikan pilihan kepada masyarakat untuk mudik atau pulang kampung lebih lama. Beberapa alasan yang menjadi penyebab masyarakat memulai perjalanan mudik lebaran adalah harga tiket yang murah, mendapatkan THR, libur sekolah dan cuti bersama. Libur sekolah merupakan alasan yang memungkinkan adanya penurunan jumlah pemudik yang signifikan jika dibandingkan dengan pemudik sebelumnya.

Panjangnya libur pada saat lebaran bagi masyarakat yang beragama non muslim juga dijadikan sebagai momen yang bagus untuk liburan ke berbagai tempat wisata karena tidak hanya anak-anak yang berlibur tetapi juga orang tua yang bekerja. Sehingga dengan adanya penggabungan hari libur sekolah, jumlah pergerakan yang pada tahun sebelumnya merupakan gabungan antara liburan dan pulang kampung, namun pada tahun 2014, pemudik adalah hanya mereka yang akan pulang kampung.

Berdasarkan hasil *regresi linear* terdapat penurunan jumlah pemudik setiap tahunnya

karena adanya jumlah libur yang semakin panjang. Untuk itu, antisipasi dengan pemunduran hari libur dapat berdampak menurunnya pergerakan penumpang sebesar 19% pada H-7 hingga H+7 atau sebesar 4.708.534 pemudik.

KESIMPULAN

Untuk dapat mengendalikan kegiatan angkutan lebaran, tidak bisa lagi menggunakan pendekatan-pendekatan lama. Tetapi harus menggunakan pendekatan baru. Sebelumnya antisipasi terhadap peningkatan jumlah penumpang sebanyak 118% jika dibandingkan pada hari normal diantisipasi dengan penambahan sarana dan penerapan masa operasional khusus selama musim mudik/balik. Namun tahun ini, berdasarkan hari libur di kalender pendidikan, memungkinkan adanya penanganan dengan metode baru yaitu adanya pengunduran hari libur bagi pelajar/mahasiswa.

Pada libur biasa, umumnya efek liburan terjadi sebelum hari libur tersebut terjadi. Namun, pada libur lebaran efek liburan terjadi sekitar tujuh hari sebelum dan tujuh hari setelah hari lebaran. Maka dapat disimpulkan bahwa jumlah penumpang pada libur lebaran dipengaruhi oleh proporsi periode waktu 7 hari sebelum dan 7 hari setelah hari Lebaran pada bulan tersebut. Dengan panjangnya waktu libur anak sekolah maka akan memberikan pilihan kepada anak-anaknya untuk mudik duluan ke kampung halaman sehingga volume mudik lebaran dapat terurai karena panjangnya hari libur. Namun hanya 9% masyarakat yang memulai mudik lebaran karena alasan anak mulai libur sekolah sehingga dampaknya dianggap tidak terlalu signifikan dalam mengurangi jumlah pemudik.

Dampak penggabungan libur lebaran dan libur sekolah akan mengurangi jumlah pemudik sebesar 19,8% atau 4.665.496 jumlah pemudik. Pengurangan jumlah pemudik dapat dilihat dari 3 sisi yaitu respon masyarakat itu sendiri terhadap penggabungan libur lebaran, pekerjaan yang memungkinkan akan mudik lebih awal dengan adanya penggabungan libur serta prediksi berdasarkan hubungan jumlah libur dan jumlah pemudik lebaran. Berdasarkan respon masyarakat, terjadi penurunan jumlah pemudik sebesar 22% dari 70% yang setuju adanya penggabungan libur lebaran dan libur sekolah. Dari beberapa kategori pekerjaan, maka pekerjaan ibu rumah tangga dan

pelajar adalah populasi yang memungkinkan akan mudik lebih awal. Terdapat 18,5% masyarakat pemudik yang memiliki pekerjaan ibu rumah tangga dan pelajar atau berdampak pada pengurangan 4.359.176 pemudik. Sedangkan penurunan jumlah pemudik 19% atau 4.476.992 pemudik akan terjadi bila penggabungan libur apabila dilihat dari keterhubungan antara jumlah hari libur dan jumlah pemudik.

SARAN

Perlunya Kementerian Pendidikan dan kebudayaan untuk mengeluarkan kebijakan terhadap libur sekolah yaitu dengan memundurkan libur sekolah yang berakhir pada diawalinya libur lebaran sehingga para siswa/siswi dapat melakukan perjalanan mudik lebaran sebelum H-7. Selain itu, para pelajar tidak perlu melakukan 2 kali perjalanan yaitu perjalanan libur sekolah dan perjalanan mudik lebaran. Untuk itu, perlu dilakukan analisis lebih lanjut tentang penghematan ekonomi yang diperoleh apabila terjadi penggabungan libur tersebut.

UCAPAN TERIMA KASIH

Kami mengucapkan terimakasih kepada para responden, surveyor dari Sekolah Tinggi Transportasi Darat, PT Jasa Marga dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang telah bersedia memberikan data dan informasi serta menerima kunjungan dan berdiskusi dengan Tim Peneliti. Kegiatan penelitian ini menggunakan DIP A Sekretariat Balitbang Kementerian Perhubungan dan merupakan satu kesatuan kegiatan dengan Studi Survei Angkutan Lebaran 2014.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2014, *Studi Survei Angkutan Lebaran Tahun 2013*, Kementerian Perhubungan, Jakarta
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2014, *Studi Survei Angkutan Lebaran Tahun 2014*, Kementerian Perhubungan, Jakarta
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2013, *Monitoring dan Evaluasi (Monev) Pelaksanaan Angkutan Lebaran*, Kementerian Perhubungan, Jakarta
- Broaddus A, Menon G, and Litman Todd, 2009, *Transportation Demand Management*, Federal

- Ministry for Economic Cooperation and Development, Eschborn.
- Wibrata A, 2014. *Kebijakan transportasi menjelang mudik lebaran*, Jurnal Info Singkat Ekonomi dan Kebijakan Publik, Vol. VI, No. 13/I/P3DI/Juli/2014, Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan informasi (P3DI), Jakarta
- Willson R dan Shirazi E, 1991, *Transportation Demand Management: Policy Implications of Recent Behavioral Research*, Symposium Summary UTCT No.29, The University of California Transportation Center, Berkeley
- Sugiarti R, 2009, *Modul Praktikum Statistik 2 : Analisis Regresi dan Korelasi Sederhana*, Fakultas Ekonomi Universitas Gunadarma, Jakarta
- Dirjen Perhubungan Darat, 2013, *Bahan Paparan Direktur Jenderal Perhubungan Darat: Rencana Operasional Mudik Lebaran 2013*, Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Tanatiboon, 1992, *An Overtime and future direction of TDM in Asian Metropolises*. Regional Development Dialogue Vol 13 No 3.
- Chapter 7. Transport Demand Management (TDM) Strategies https://www.mdt.mt.gov/pubinvolve/hamilton/docs/final_chap7.pdf.
- <http://www.ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop12035/chap3.htm>